

IV-55

町の中心部に位置する駅前商店街路の景観表現

岩手大学 正 員 安藤 昭
 岩手大学 正 員 岩佐 正章
 岩手大学 学生員 ○飯田 貴教

1. はじめに

本研究は、活性化対応の必要な商店街として福島県双葉郡富岡町夜の森駅前商店街を取り上げ、4つのパターンの駅前商店街路の改造計画代替（案）を作成し、その比較研究を通して新たな街路形態を提案しようとするものである。

2. 夜の森商店街路の説明

現在の街路形態は、街路延長270m、街路幅員15m、車道幅員9m、歩道幅員3mのマウンドアップ型歩道を両側に備えた2車線街路である。通りの商店は併用住宅2階建が多い。街路樹は、イチヨウとヤナギが植えられている。

街路延長比（ D/L ） $\approx 1/18$ 、歩車道幅員比（ D_s/D ） $\approx 1/5$ 、街路幅員建物高比（ D/H ） ≈ 2.5 のプロポーションからなるヒューマンスケールの街路である。

3. 調査方法および解析手法

まず、商店街路改造計画代替（案）として、①歩車分離型（一方通行）、②歩車分離型（二方通行）、③歩車共存型、④歩行者専用型（フルモール）街路の4つのタイプを考えた。これらの平面図・立面図・パースにそれぞれの街路特性を示す説明文を添えたものと、4つの計画代替（案）に対する住民の評価イメージを比較分析するための形容語で構成された調査票を作成し、基礎的調査として富岡町北部の夜の森商店街商圏の町民300人に回答してもらった。なお被験者の抽出は、対象人口約6000人に対し、地区人口の層別による等間隔サンプリングによって行なったものである。

次いで街路計画代替（案）としての4つのタイプの街路に対する住民の平均的イメージを知るためにSD法を用い、街路計画代替（案）のイメージの因子を抽出するために因子分析法を、街路計画代替（案）の総合評価に一对比較法の理論を適用して解析を行なった。なお、調査の方法は、留置調査方法で行なったものである。

有効回答数は、SD法で195名（来街者179名、商店主16名）、因子分析法で179名、一对比較法で195名（来街者179名、商店主16名）である。調査期間は、平成6年10月28日から10月31日である。

4. 分析結果および考察

SD法に用いた「善い－悪い」「好き－嫌い」の2つの総合評価指標を除いた10変量の評価尺度について、因子分析法を適用し街路の評価因子をもとめた。その結果、「平凡である－個性的であ

る」「センスがない－センスがある」「古い－新しい」「買物しにくい－買物しやすい」「不便である－便利である」は「機能性」、「さびれている－にぎやかである」「静的である－活動的である」は「活動性」、「乱れている－画一的である」「不潔である－清潔である」は「空間の美しさ」の4因子を得た。

次に、この4因子による街路改造計画代替（案）である4つの街路パターンの評価を試みた。なお、被験者全体の評定尺度の平均値を図-1に示す。図-1に示されるように、歩車分離型（二方通行）街路は、固有性が劣ってイメージされているものの機能性が最も良くイメージされている。

歩行者専用型（フルモール）街路は、固有性、空間の美しさ、活動性において良くイメージされていることがわかる。

歩車分離型（一方通行）街路は、機能性および活動性が4タイプの街路の中で最も悪くイメージされていることがわかる。しかし、空間の美しさでは歩車分離型（二方通行）街路より良くイメージされている。

歩車共存型街路は、空間の美しさが最も悪くイメージされていることがわかる。

次いで、来街者と商店主の評定尺度の平均値を図-2、図-3に示す。図-2、図-3に示されるように、すべての街路パターンにおいて、固有性の評定尺度値は、商店主の方が来街者より高いことがわかる。

歩車共存型街路を除くすべての街路パターンにおいて、機能性の評定尺度値は、来街者の方が商店主より高いことがわかる。

歩車共存型街路において、空間の美しさの評定尺度値は、来街者、商店主ともほぼ同じと言えるが、その他の街路パターンでは、来街者の方が商店主より高いことがわかる。

すべての街路パターンにおいて、活動性の評定尺度値は、来街者の方が商店主より高いことがわかる。

SD法と一对比較法によって行なった来街者と商店主の各街路パターンの総合評価の分析結果を表-1に示す。表-1より、来街者では、歩車分離型（二方通行）街路と歩行者専用型（フルモール）街路の評価が高い傾向にあり、歩車共存型街路が、最も低い評価を示す傾向にある。商店主では、歩車分離型（二方通行）と歩車共存型街路が、

高い評価を示す傾向にあり、歩車分離型（一方通行）街路と歩行者専用型（フルモール）街路が、低い評価となる傾向にある。

以上の解析をふまえ、図-4のような街路を提案する。

5. まとめ

図-4の街路は両側通行で、歩道幅員3m、車道幅員6m（二車線）、駐車帯幅員1.5m、車道途中に、ハンプ舗装を設けた街路である。この街路は、両側通行なので、自動車交通機能の面で、従来のものと大差ない。

また、ハンプ舗装を設けてあるため、自動車の速度を抑制することができる。歩道と駐車帯を類似のデザインで仕上げてあるため、歩行者空間を広く見せる効果を生みだしている。街路樹に関しては、駐車帯に千鳥状に植えているので、歩道を広く利用でき、街路樹と沿道宅地の樹木を同じ樹種にしているので、くだけた感じの街路景観を生み出している。電線は地下に埋設し、歩道部には、電話ボックス、オブジェを設けた。

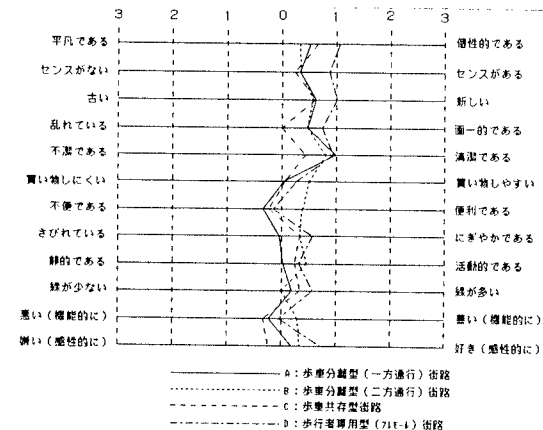


図-1 被験者全体における各街路の評価尺度の平均値

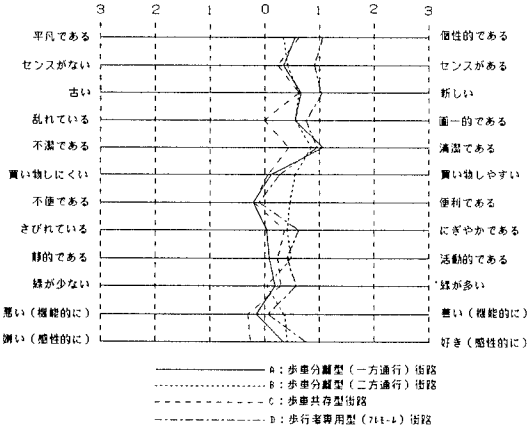


図-2 来街者における各街路の評価尺度の平均値

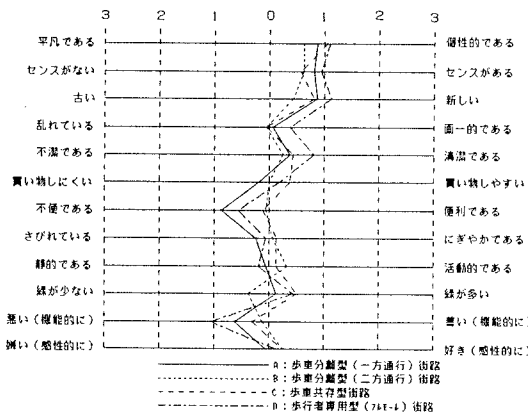


図-3 商店主における各街路の評価尺度の平均値

表-1 来街者と商店主の総合評価

評価順位	1位	2位	3位	4位
SD法（機能的に善い）	B	D	A	C
来街者SD法（感性的に好き）	D	B	A	C
対比較法	B	D	A	C
SD法（機能的に善い）	B	C	A	D
商店主SD法（感性的に好き）	B	C	D	A
対比較法	B	A	C	D

A:歩車分離型（一方通行）街路 C:歩車共存型街路
B:歩車分離型（二方通行）街路 D:歩行者専用型（フルモール）型街路

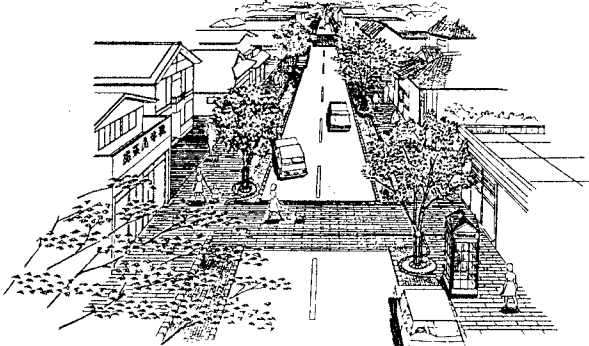


図-4 提案する街路景観